

Stellungnahme zur geplanten EU-Wegekostenrichtlinie

(Bezug: Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge vom 29.08.2003)

Die deutsche Vertretung der Internationalen Alpenschutzkommission CIPRA, die über den Zusammenschluss von Umwelt- und Bergsportverbänden bundesweit weit über eine Million Mitglieder repräsentiert, nimmt im Folgenden Stellung zum Entwurf der EU-Wegekostenrichtlinie:

Umsetzung der Prinzipien der Kostenwahrheit und des Verursacherprinzips:

In der Einleitung wird als Ausgangspunkt der Richtlinie das Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik bis 2010¹ genannt. Hier wird das Ungleichgewicht im Verkehrssystem dargelegt, das darauf zurückgeführt wird, dass die Verkehrsträger nicht immer und überall die Kosten bezahlen, die sie verursachen.

CIPRA Deutschland sieht in der konsequenten Umsetzung des Verursacherprinzips und der Kostenwahrheit einen Schlüssel für eine nachhaltige Verkehrs- und Umweltpolitik und sieht in der Novellierung der Wegekostenrichtlinie daher große Chancen.

Die Inhalte der Richtlinie sind jedoch nach Ansicht von CIPRA Deutschland von einer konsequenten Umsetzung dieser Prinzipien weit entfernt.

Gebührenberechnung: Zwar werden bei der Berechnung der Höhe der zu erhebenden durchschnittlichen Mautgebühren in Art. 7 (9) neben den Kosten für Bau, Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes auch die Kosten für Infrastrukturmaßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastigungen sowie die unmittelbaren und mittelbaren Unfallkosten genannt. Kosten für „objektive umweltbezogene Aspekte, wie zum Beispiel die Bodenverseuchung“ dürfen jedoch nur eingerechnet werden, wenn tatsächliche Zahlungen des Infrastrukturverwalters nachgewiesen werden. An keiner Stelle der Richtlinie ist definiert, was unter „objektiven umweltbezogenen Aspekten“ verstanden wird. Gesundheitskosten, Schäden durch die Verminderung der Biodiversität und Umweltschäden durch Luftschadstoffe bleiben im Entwurf weiter unberücksichtigt.

Verwendung der Einnahmen: Gleichzeitig legt die Richtlinie jedoch in Artikel 9 (2) fest, dass die Einnahmen zur Instandhaltung der betreffenden Infrastruktur sowie zugunsten des Verkehrssektors unter Berücksichtigung des ausgewogenen Ausbaus der Verkehrsnetze eingesetzt werden müssen. Um externe Kosten durch Umweltschäden bei der Berechnung zu berücksichtigen müssen also zwar Zahlungen zur Behebung oder besser zur Vorbeugung der Umweltschäden nachgewiesen werden, andererseits dürfen für diese Zahlungen aber die eingenommenen Gelder aus der Maut überhaupt nicht verwendet werden.

Die einseitige Verwendung der Einnahmen aus den Benutzungsgebühren für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur (ergänzt durch Unfallkosten) steht in starkem Widerspruch zum Verursacherprinzip. Durch den Verkehr verursachte Umwelt- und Gesundheitskosten (Vorbeugung wie Reparatur) müssen konsequenterweise auch aus

¹ KOM (2001) 370 vom 12.09.2001

dem Verkehrsbereich gedeckt werden. Seriöse Berechnungsmodelle für diese Kosten existieren.

In der Richtlinie enthaltene Ansätze zu einer stärkeren Berücksichtigung der Kostenwahrheit im Zuge der **Differenzierungsmöglichkeiten für die Gebührenerhebung** werden begrüßt:

- Die Differenzierung der Gebühren nach 4 Fahrzeugklassen (Art 7 (10a)); aufgrund negativer Erfahrungen in der Vergangenheit sollte jedoch eine konsequente Überwachung der Schadstoffausstöße festgelegt werden
- Die Differenzierung nach Stauneigung und Tageszeit (Art. 7 (10c)) erscheint sinnvoll, um Überlastungen zu reduzieren und somit auch zusätzliche Infrastrukturen nach Möglichkeit zu vermeiden. Jedoch ist die Begrenzung auf eine Schwankungsbreite von maximal 100 % kontraproduktiv.
- Die Differenzierung nach der Sensibilität der Region wird ausdrücklich begrüßt und stellt nach Ansicht der CIPRA einen erheblichen Fortschritt dar.

Geltungsbereich der Richtlinie und Verbindlichkeit

Die Ausweitung des Geltungsbereichs auf Fahrzeuge ab 3,5 t wird begrüßt.

Nicht nachvollziehbar ist jedoch die (weitgehende) **Beschränkung des Geltungsbereichs auf die Straßen des Transeuropäischen Netzes**. Diese Einschränkung wird zu unerwünschten großräumigen Umwegfahrten auch über hochrangige Straßen, die nicht dem TEN angehören, führen, zumal die Ausweitung der Wegekostenrichtlinie auf nicht den TEN-Straßen angehörende Straßen nur bei wenige Kilometer von der Autobahn parallel laufenden Straßen über ein u. U. langwieriges Verfahren und mit Zustimmung der EU-Kommission möglich ist. Die Souveränität der Nationalstaaten zur Erhebung von Maut bzw. Straßenbenutzungsgebühren auf Straßen, die von der Wegekostenrichtlinie nicht betroffen sind, darf nicht eingeschränkt werden, um auch hier die Kostenwahrheit zu gewährleisten und das Problem der Umwegfahrten einzuschränken.

Die CIPRA kritisiert die **mangelnde Verbindlichkeit** der Regelung. Nach Art 7 (1) bleibt es den Nationalstaaten freigestellt, ob sie überhaupt eine Maut und/oder Benutzungsgebühren einführen. Damit ist die Wegekostenrichtlinie eine Begrenzung der Möglichkeiten für mehr Kostenwahrheit im Verkehr, jedoch keinerlei Verpflichtung für die Nationalstaaten, tatsächlich mehr Kostenwahrheit zu schaffen. In Art 7(8) wird zudem die Möglichkeit zur Erhebung von **Jahresgebühren** anstelle der streckenbezogenen Benutzungsgebühren eröffnet. Die erwünschte Lenkungswirkung ist bei Jahresgebühren jedoch erheblich geringer. Der Absatz sollte daher gestrichen werden.

Berücksichtigung Sensibler Zonen (Art 7 (11))

Grundsätzlich ist die Berücksichtigung sensibler Zonen ein wichtiger Fortschritt, wenn hierdurch die Belastungen dieser Regionen verringert werden können.

Im von der Europäischen Union ratifizierten „**Übereinkommen zum Schutz der Alpen**“ (Art 2) verpflichten sich die Vertragspartner zur Beachtung des Vorsorge- und Verursacherprinzips sowie zur Ergreifung von Maßnahmen u. a. im Bereich Verkehr:
Art 2 ...

j) Verkehr - mit dem Ziel, Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des

Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch die Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize,...

Die Umsetzung dieses Artikels ist im Rahmen der Wegekostenrichtlinie zu gewährleisten. Die Wegekostenrichtlinie ist ein wesentliches Instrument, um marktkonforme Anreize zur Verminderung der Belastungen und Risiken des Verkehrs in sensiblen Zonen auf ein erträgliches Maß zu senken.

Im Entwurf der Richtlinie wird zwar die Möglichkeit zu einer um bis zu 25 % erhöhten Benutzungsgebühr in sensiblen Zonen gegeben. Die Einnahmen müssen jedoch für Verkehrsinfrastrukturen verwendet werden, während die aus der Alpenkonvention resultierende Verpflichtung zur Senkung der Belastungen für Menschen, Tiere und Pflanzen, unberücksichtigt bleibt. In der Begründung der Richtlinie wird auf den Multiplikatoreffekt der zusätzlichen Einnahmen für die Finanzierung neuer Streckenabschnitte und auf die Verwirklichung des Transportverkehrsnetzes in besonders sensiblen Gebieten hingewiesen. **Dies bedeutet, dass die Belastungen in besonders sensiblen Zonen durch einen verstärkten Bau von Straßen und Verkehrsinfrastrukturen weiter zuzunehmen drohen.**

Stattdessen regt die CIPRA an, dass eine Querfinanzierung aus den Einnahmen der Straßenbenutzungsgebühren in sensiblen Zonen ohne Einschränkungen ermöglicht und auf Logistik-Lösungen, Ausbau des Schienenverkehrs und Lärmschutzmaßnahmen (nicht nur Infrastruktur zur Lärmverminderung!) begrenzt wird. Neue hochrangige Straßen in sensiblen Zonen lehnt die CIPRA ab, im deutschen und österreichischen Alpenraum ist dies aufgrund der Verpflichtungen des von diesen Staaten ratifizierten Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention ausgeschlossen. **Die über die in anderen Regionen hinausgehenden Straßenbenutzungsgebühren in sensiblen Zonen sollen nach Ansicht der CIPRA ausschließlich zur Vorbeugung und Behebung der hier deutlich erhöhten Umwelt- und Gesundheitsschäden eingesetzt werden.**

Die Einnahmen aus dem Schwerlastverkehr müssen auch und gerade in sensiblen Zonen die tatsächlichen Kosten widerspiegeln. Ein Zuschlag von 25 % reicht zur Deckung der hier oft erheblich höheren Gesundheits- und Umweltkosten bei Weitem nicht aus. Dementsprechend widerspricht die Begrenzung auf 25 % der konsequenten Umsetzung von Verursacherprinzip und Kostenwahrheit.

Die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren bzw. Maut darf gerade in sensiblen Zonen nicht auf die TEN-Verkehrsverbindungen beschränkt bleiben. Längst nicht alle bedeutenden Alpenpässe gehören beispielsweise zu dieser Kategorie. Kostenwahrheit und die Vermeidung von Umwegtransporten müssen in sensiblen Zonen generell oberstes Gebot sein.



gez. Dr. Stefan Köhler
Präsident